



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5047.02

BVD/P125047  
Basel, 16. Mai 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 15. Mai 2012

## Schriftliche Anfrage Sibylle Benz Hübner betreffend Behebung des Problems der Tramgeleisequerung

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Sibylle Benz Hübner dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Tramgeleise schaffen gefährliche Situationen für den Veloverkehr. Geraten die schmalen Räder in die Spurrille, gibt es kaum mehr ein Entkommen. Dank einer neuen Technik könnte das Problem nun behoben werden. Es handelt sich um eine Gummifüllung, die verhindert, dass Veloreifen in Tramschienen "einfädeln" können. Eine Platte aus Vollgummi reicht dabei bis an die Schiene heran - es bleibt keine Spurrille mehr, die für Velofahrende zur Sturzfalle werden kann. Das Gummielement an der Schiene ist weich genug, dass das Tramrad es hinunterdrücken kann, aber so hart, dass es nicht nachgibt, wenn ein Velo darüberfährt. Die Stadt Bern will ein entsprechendes Produkt eines deutschen Herstellers für Bahnübergangssysteme ("Velostrail") in den kommenden Jahren testen. In Genf ist ein solches System testweise bereits im Einsatz - als bisher einziger Stadt in der Schweiz.

In Basel ist ein besonders neuralgischer Punkt, an dem durch das enge Nebeneinander von Tram und Velo gefährliche Situationen entstehen, die Güterstrasse. Das Projekt des sogenannten "Boulevard Güterstrasse" hat mit den optisch schönen aber für die Velofahrerinnen und Velofahrer extrem schwierig zu befahrenden schmalen halbrunden Senken entlang den Tramschienen eine Situation geschaffen, die für die meisten Velofahrenden viel Gefahrenpotential schafft und beim Velofahrenden auch Angst auslöst. Da die Güterstrasse über weite Strecken ohne Kurven und Weichen auskommt, wäre sie für einen Versuch mit Vollgummiplatten sehr geeignet.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an, ob auch in Basel, idealerweise an der Güterstrasse, eine Testphase zur Einführung der Vollgummiplatten in Tramschienen wie dies in Genf und Bern gemacht wird, durchgeführt werden könnte.

Sibylle Benz Hübner“

Wir berichten zu dieser Schriftlichen Anfrage wie folgt:

### 1. VeloSTRAIL

Das in der Anfrage erwähnte Produkt VeloSTRAIL kennen die verantwortlichen Stellen des Bau- und Verkehrsdepartements wie auch der BVB. Dieses Produkt wurde speziell für Fahrbahnübergänge bzw. für Querungen zwischen Gleisanlagen und Individualverkehr entwickelt. Fahrbahnübergänge sind hingegen nicht dafür geeignet, den Verkehr parallel zu den

Schienen aufzunehmen. So spricht der Vorschlag, Fahrbahnübergänge auf längeren Strassenabschnitten einzusetzen, grundsätzlich gegen das vorgesehene Wirkungsprinzip der Konstruktion.

Ebenso haben die Verantwortlichen auch Kenntnis über das in Genf realisierte Projekt und verfolgen dieses mit Interesse. Der Erfahrungsaustausch zwischen den Städten bzw. den Verkehrsbetrieben wird regelmässig gepflegt, so dass gegenseitig von den Erfahrungen aus Pilotprojekten profitiert werden kann.

## 1.1 Konstruktion

VeloSTRAIL-Übergänge sind als Fahrbahnübergänge für Gleisanlagen im Eigentrasse mit Vignolschienen, Schwellen und Schotter konstruiert. Die Formteile passen genau zu standardisierten Betonschwellen. In der Stadt haben wir Strassengleise mit Rillenschienen (Spurweite 1m), welche einen vollkommen anderen Gleisaufbau ausweisen. Die zwischen den Gleisen liegenden Platten lassen sich nicht in den Aufbau eines Rillenschienengleises mit Betonunterbau einbauen. Um diese im Strassenraum einzusetzen, müsste der Gleisaufbau für die Fahrbahnübergänge auf eine Oberbauform mit Schwellen und Vignolschienen gewechselt werden. Ein solches System ist in der Strasse weder im Einsatz, noch wurde es bisher erprobt. Wechselnde Oberbauformen werden nach Möglichkeit vermieden, da unterschiedliche Konstruktionen den Bau- und Instandhaltungsaufwand erhöhen.

## 1.2 Sicherheit und Komfort

Die VeloSTRAIL-Übergänge bestehen zum grossen Teil aus Altreifen. Sie funktionieren sehr gut an klassischen Fahrbahnübergängen. Mit dem Gummiverschluss der Rille können Sie gut mit kleinen Rädern oder Velos gequert werden.

Der Verschluss der Rille wird durch den Spurkranz aufgeschnitten. Aufgrund der Belastung wird der Verschluss schon nach wenigen Wochen dauerhaft um einige Millimeter eingedrückt. Mit der Zeit vergrössert sich diese Rille, bis sie ganz offen ist und das Verschleissteil ausgetauscht werden muss.

Werden die Übergänge quer zur Gleisachse befahren, wirkt sich die entstehende Rille nur gering auf den Fahrkomfort des Querenden aus. Wird der Fahrbahnübergang parallel zur Gleisachse befahren, stellt die Rille eine Gefährdung für schmale Veloreifen dar. Besonders die unterschiedliche Reibung der Stahl- und Gummiflächen kann zu Problemen führen. Hinzu kommt eine herabgesetzte Bodenhaftung bei Regen aufgrund der unterschiedlichen Oberflächen und Materialwechsel (Belag, Betonstellplatten, Gummi und Schienenköpfe).

Aus den genannten Gründen dürften sich für Velofahrerinnen und Velofahrer mit dem Produkt VeloSTRAIL beim Fahren parallel zu den Gleisen weder Sicherheit noch Komfort verbessern. Möglicherweise entsteht sogar eine Verschlechterung der Fahrbedingungen, indem sich die Velofahrerinnen resp. Velofahrer in einer nicht vorhandenen Sicherheit wiegen.

Zudem stellt sich die Frage, wie diese Gummiplatten punkto Begehbarkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger sind. Schliesslich soll die Strasse auch durch diese gefahrlos quert werden können.

### **1.3 Investitions- und Unterhalts- und Betriebskosten**

Die Investitionskosten der Fahrbahnübergänge liegen mit Sicherheit deutlich über denen von Strassenbelägen. Über die Dauerhaftigkeit der Materialien und die Unterhaltskosten bestehen derzeit noch keine langjährigen Erfahrungen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Fahrbahnübergänge eine wesentlich kürzere Lebensdauer haben als konventionelle Strassenbeläge. Ausserdem müssen Verschleissteile je nach Belastung häufig ausgewechselt werden. Durch die Beschaffung von Ersatzteilen, Unterhaltsarbeiten, Entsorgung etc. würden erhebliche Zusatzkosten sowie betriebliche Einschränkungen entstehen. Im Erfahrungsbericht aus Genf wird ausserdem auf offene Fragen bezüglich Reinigung und Winterdienst hingewiesen.

## **2. Güterstrasse**

Ausgelöst durch den Prozess „Werkstadt Basel“ wurde für die Güterstrasse ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt, der im Herbst 2001 juriert wurde. Im Herbst 2004 hat der Grosse Rat dem Kreditbegehrten für die Neugestaltung zugestimmt und die neugestaltete Güterstrasse konnte 2008 nach intensiven Bauarbeiten eingeweiht werden.

Ein wichtiges Ziel der Umgestaltung war, den engen Strassenraum durch eine einheitliche Gestaltung optisch zu vergrössern und dank einem einheitlichen Belag den Raum von Fassade zu Fassade lesbar zu machen. Der Strassenraum soll dabei insbesondere auch für den Langsamverkehr im Sinne eines Boulevards neu erlebbar gemacht und dadurch aufgewertet werden. Durch eine Ausgestaltung mit Gummiplatten zwischen dem Randstein und den Schienen würde eine Längsbetonung des Strassenraumes und eine optische Zonierung entstehen, welche weniger das flächige Verbinden dafür aber eben eine stärkere Längsbetonung zur Folge hätte. Dies würde den gestalterischen Bemühungen stark entgegen laufen und wohl auch dem motorisierten Individualverkehr ein falsches Signal geben, was sich wiederum zu Lasten der Sicherheit der Velofahrerinnen und Fußgänger auswirken dürfte.

Aufgrund der grundlegend anderen Konstruktionsweise (siehe Kap. 1.1) wäre für den Einbau von VeloSTRAIL in der Güterstrasse wiederum eine Grossbaustelle (mit den unvermeidlichen Immissionen für Anwohner/-innen und Gewerbe) erforderlich, was so kurz nach Abschluss der Umgestaltung nicht verhältnismässig wäre. Aufgrund einer erneuten Umgestaltung müssten Investitionen in erheblichem Umfang vorzeitig abgeschrieben werden. Aufgrund der Dimension des Projektes kann wohl auch kaum noch von einem Pilotprojekt gesprochen werden. Aus diesen Gründen ist vom Einbau von VeloSTRAIL in der Güterstrasse dringend abzuraten.

### 3. Alternative Pilotprojekte

Wie erwähnt ist VeloSTRAIL als Fahrbahnübergang konstruiert und deshalb für den Einsatz über eine längere Strecke parallel zu den Geleisen nicht geeignet. Es stellt sich jedoch die Frage, ob im Rahmen einer ohnehin anstehenden Sanierung oder Umgestaltung allenfalls ein Pilotprojekt im Bereich einer Querung realisiert werden soll. Rückfragen bei der Polizei ergaben jedoch keine Hinweise auf Unfallschwerpunkte mit Velos im Bereich von Gleisquerungen und dringenden Handlungsbedarf. Aus diesem Grund sehen wir zurzeit keinen Bedarf nach einem entsprechenden Pilotprojekt in Basel. Wir werden die Pilotprojekte von Genf und Bern jedoch weiter verfolgen und die Erfahrungen dieser Städte in unseren Projekten berücksichtigen. Ebenso informieren wir uns selbstverständlich laufend über die neusten Entwicklungen am Markt im Hinblick auf neue Produkte, welche die angesprochene Problematik entschärfen könnten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin